

Testnotizen zum Mercedes-Benz Viano CDI 2.2 lang Ambiente mit 120 kW/163 PS und Sechsgang-Getriebe

Im Test vom 14. bis zum 28. Januar 2011.
Kennzeichen: S – VI 6054

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der kurze **Bug** ist nicht einzusehen, aber gut einzuschätzen. Die **Außenspiegel** sind schön groß, aber mindestens rechts sollten sie beim langen Radstand unten noch ein Weitwinkelfeld haben, damit man den gefährdeten Bereich vor dem hinteren Radlauf einsehen kann.

Der Testwagen hatte **nur rechts eine Schiebetüre**. Das ist im mobilen Gewerbe eher unpraktisch. Die zweite sollte man gegen Aufpreis gleich mit bestellen.

Anders als bei manchem Transporter mit Frontantrieb kann man vorne sehr bequem in den Viano einsteigen. Gut ist auch die **breite integrierte Trittstufe** an der Schiebetüre. Vermissen lässt der teure Wagen Haltegriffe an den Einstiegen, die ja sogar ein preiswertes Modell wie der Hyundai H1 Travel bieten kann.

Obwohl die große **Heckklappe** recht schwer ist, lässt sie sich entweder mit einer innen herunterhängenden stabilen Schlaufe oder mit zwei Mulden rechts und links noch bequem zuwerfen. Die **Ladekante** ist für einen Transporter **recht niedrig** und im Bereich frontgetriebener Transporter.

Der Testwagen hatte ein kleines Hub-Glasdach über den Vordersitzen, das auch im hochwertigen Personentransport entbehrlich scheint.

Lästig ist, dass man die **Tankklappe** nach dem Tanken bei geschlossener Fahrertüre nicht mehr schließen kann, weil sie von der Türe überlappt wird. Die Tankentlüftung des Viano ist gut, sodass man ihn prima volltanken kann.

Der **Heckwischer** hält einen großen Teil der Heckklappe frei. Bei den vorderen Scheibenwischern sind die Wasserdüsen an den Wischern angebracht und spritzen die Waschflüssigkeit so direkt auf die Scheibe, was bei Schmuddelwetter von Vorteil ist und Flüssigkeit spart.

Der Testwagen hatte **Xenon-Scheinwerfer** mit aktivem Kurvenlicht und statischem Abbiegelicht, die die Fahrbahn auch beim Abblendlicht sehr gut und gleichmäßig ausleuchten. Diese Sonderausstattung ist für das mobile Gewerbe unbedingt empfehlenswert. In der Automatik-Stellung des Lichtschalters links vom Lenkrad schaltet die Elektronik sehr zuverlässig vom LED-Tagfahrlicht auf das Abblendlicht

um. Das ist bei vielen wechselnden Fahrern und vielen Teilzeitkräften wie im im mobilen Gewerbe von Vorteil.

Innenraum

Der Testwagen hatte Ledersitze. Die Vordersitze verfügten über eine elektrische Verstellung mit den bei Mercedes-Benz üblichen Einstellelementen in der Türverkleidung, die sich gut einsehen lassen und leicht begreifbar sind. Die Kopfstützen auch der Fahrgastsitze sind sehr weit ausziehbar. Alle vier Einzelsitze im Fond verfügten wie die Vordersitze über in der Höhe einstellbare Armlehnen.

Der Viano hat eine **sehr helle Innenbeleuchtung**, besonders, wenn man die vorderen Leseleuchten zuschaltet. Gut ist auch die Beleuchtung der Einstiege. Nachts sind alle Bedienelemente mustergültig beleuchtet und daher gut zu finden. Störend ist das sehr helle Display des Comand-Systems, das beim Testwagen eingebaut war. Bei ihm ein neues Ziel ins Navi einzugeben, ist recht umständlich, wenngleich wenigstens selbsterklärend. Eine Sprachsteuerung für das Navi hatte die verbaute Version nicht.

Wie alle Modelle von Mercedes-Benz hat der Viano **zwei Eigenheiten**: Nur einen Lenkstockhebel links für Blinker und Scheibenwischer und die Feststellbremse, die man per Fußpedal anlegen und mit einem Handgriff in der Armaturentafel lösen muss. Während man mit dem einen Hebel rasch ganz gut zurecht kommt, erschließt sich der Sinn der Pedallösung für die Feststellbremse angesichts elektrischer Feststellbremsen heute nicht mehr. Praktisch sind die **Bedientasten im Lenkrad** für den Bordcomputer und das CD-Radio., eher unpraktisch der zusätzliche kleine Hebel für den Geschwindigkeitsregler.

In den Türen bietet der Viano sehr große und auch für DIN A4-Unterlagen geeignete **Ablagen** sowie eine Abstellmöglichkeit für eine 1,5-l-Flasche. Praktisch ist auch die offene Ablage am unteren Ende der Mittelkonsole, in der der Fahrer Karten ablegen könnte. Der ausfahrbare **Getränkehalter** rechts an der Mittelkonsole ist nur für Dosen geeignet. Halbliterflaschen passen zwar auch hinein, fliegen aber in der ersten beherzt angegangenen Linkskurve in den Beifahrer-Fußraum. Der Beifahrer hat dagegen einen Halter am rechten Ende der Armaturentafel, der sowohl Halbliterflaschen als auch Isolierbecher sicher aufnimmt. Das beleuchtete **Handschuhfach** ist recht klein und nimmt außer den Fahrzeugunterlagen nur einen DIN A5-Terminkalender auf.

Die **vier Einzelsitze mit integrierten Dreipunktgurten im Fond** lassen sich auf Schienen zugunsten der Beinfreiheit oder des Kofferraums hin- und herschieben. Man kann sie nach einer einfachen Logik nach vorne klappen, zwei Hebel am Boden umlegen und dann herausnehmen.

Das **Herausnehmen** erfordert allerdings recht viel Kraft, da die Sitze schwer sind. Das Wiedereinsetzen geht relativ einfach, sobald man mit den vorderen Füßen die Rasten richtig getroffen und die Hebel wieder umgelegt hat. Die Fahrgäste in der zweiten Reihe können ihre Füße unter die beiden Vordersitze schieben, sofern der Taxifahrer den Raum dort nicht als Stauraum nutzt. Der Durchstieg nach hinten und zur Schiebetüre ist recht beschwerlich, aber möglich.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder** dreht schön gleichmäßig hoch, was der Fahrgastbeförderung entgegenkommt. Der erste und der zweite Gang sind allerdings recht kurz übersetzt, was bei der Fahrgastbeförderung nicht hilfreich ist und einen feinfühligem Umgang des Fahrers mit Kupplung, Gas und Schaltung abverlangt. Die Kupplung erfordert zwar recht hohe Bedienkräfte, greift aber präzise und lässt sogar das Rangieren mit Standgas zu, solange der Wagen nicht voll beladen ist.

Innerorts bei Tempo 50 ist der vierte Gang angesagt, der sechste passt richtig erst ab 80 km/h; bei 70 km/h riskiert man ein Brummen. **Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich exakt schalten**. Auch der Rückwärtsgang hinten links lässt sich nach dem Hochziehen einer Sperre einwandfrei einlegen.

Der Motor läuft jetzt zwar deutlich ruhiger als zuvor ohne Ausgleichswelle und ist auch **gut gedämmt**, aber ein Vorbild in Sachen Laufkultur ist er dennoch nicht. Dafür wirkt er einfach zu brummig, sobald man ihn schaltfaul fährt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Continental Vanco Winter 2 in der Dimension 205/65 R 16 C bestückt. In der „Ambiente“-Version hat der Viano **luftgefederte Hinterräder mit elektronischer Niveauregulierung**. So liegt das nicht ganz leichte Fahrzeug auch leer satt auf der Straße und hat in stramm angegangenen Kurven keine allzu große Seitenneigung. Auf langgezogenen Bodenwellen schaukelt sich der Viano mit dem langen Radstand nicht auf, auf kurzen Querfugen rollt er für einen Transporter geschmeidig ab.

Trotz des langen Radstands ist der Viano **gegen Seitenwind empfindlich**. Ein Vorteil des Hinterradantriebs ist der **relativ kleine Wendekreis** trotz des langen Radstands.

Auf schneeglatte Fahrbahn zeigen sich bei Leerfahrten die **Grenzen des Hinterradantriebs** schon beim Losfahren: Wegen des kurz übersetzten ersten Gangs ist es praktisch unmöglich, ohne leicht durchdrehende Hinterräder und das heftig regelnde ASR anzufahren. Auch Beschleunigen kann man selbst auf gerade Strecke nur ganz sanft, weil sonst sofort die Hinterräder durchdrehen und die seitenführende Hinterachse seitlich wegzurutschen beginnt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.250 Test-Kilometern verbrauchte der Mercedes-Benz Viano CDI 2.2 zwischen 7,2 Litern und 8,5 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug 8,0 Liter.